ROK XX Warszawa, styczeń 1939 r. Nr. 1 (284)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

* * *

Zamiast życzeń świątecznych i noworocznych, których Związek w r. b. nie wysyłał, złożyło Prezydium sumę zł 30 na Robotnicze Towarzystwo Przyjaciół Dzieci.

Przy sposobności Prezydium Związku i Redakcja „Maszynisty" składają serdeczne podziękowanie za nadesłane pod ich adresem życzenia z okazji minionych Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku.

Z WIARĄ W ZWYCIĘSTWO SŁUSZNEJ SPRAWY

Za kilka dni rozstrzygnie się w ciałach ustawodawczych los uposażeń pracowniczych. Dobiegają końca prace komisji budżetowej Sejmu, w pierwszych dniach lutego dyskutowany będzie budżet Ministerstwa Skarbu oraz zestawiony zostanie całokształt preliminarza budżetowego.

Pracownicy państwowi, a wśród nich i kolejarze, występują już od lat wielu z żądaniem przeprowadzenia reformy uposażeniowej, mającej na celu poprawę bytu niższych i średnich grup uposażenia. „Reforma uposażeń", przeprowadzona w 1934 r., nie wytrzymała próby życia. Zbyt krzyczącą i dotkliwą była krzywda, której doznały z tego powodu szerokie rzesze pracowników, zaliczonych do niższych stopni służbowych, zbyt jaskrawo sprzeczne były zasady tej reformy nie tylko już z interesami pracowników, lecz nadto z dobrem publicznym i interesem całego społeczeństwa. Zagadnienie automatycznego wzrostu uposażenia w miarę wysługi lat, sprawa dodatków rodzinnych i zwrotu opłat szkolnych jest i może być obojętna, jeśli chodzi o dygnitarzy, którym „reforma" zapewniła nie tylko wysokie, kilkakrotnie wyższe niż przedtem, uposażenie zasadnicze, lecz nadto słone dodatki funkcyjne i różne zasiłki, czy wynagrodzenia nadzwyczajne. Nie są te sprawy obojętne dla olbrzymiej większości pracowników, którym uposażenie wraz z wszystkimi dodatkami nie wystarcza nawet na życie w samotności, a cóż dopiero mówić o założeniu i utrzymaniu rodziny, o kształceniu dzieci na pożytecznych obywateli kraju! Nie są obojętne ani dla nich samych, ani dla społeczeństwa! Pracownicy państwowi—to rzesza, licząca prawie pół miliona obywateli, a z rodzinami stanowiąca spory procent ludności kraju. A obywatele ci są jądrem i istotą aparatu państwowego, który na nich się opiera i z ich pracy korzysta. Los ich musi interesować społeczeństwo w tym stopniu, w jakim społeczeństwo to jest zainteresowane w sprawnym działaniu urzędów państwowych, w należytym funkcjonowaniu kolei, poczty i innych przedsiębiorstw państwowych.

Sama „reforma uposażenia" nie wyczerpała jeszcze do cna wszystkich ciosów, jakie spaść miały na pracowników państwowych. Niebawem państwo, walcząc z trudnościami budżetowymi, sięgnęło głębiej jeszcze do kieszeni pracowniczej i obarczyło ich podatkiem specjalnym. Ta nadzwyczajna danina, obciążająca jedną tylko warstwę społeczeństwa, miała być uchylona po upływie 2 lat, a — według zapewnień czynników miarodajnych — nawet i wcześniej, skoro tylko za tę cenę uda się zapewnić równowagę budżetową. Jak wielokroć poprzednio, tak i tym razem nie dotrzymano pracownikom obietnicy. Równowaga budżetowa dawno już jest zapewniona i utrwalona, a podatek specjalny, aczkolwiek nieco złagodzony, wciąż trwa i trwać ma nadal, nie wiadomo jak długo jeszcze.

Od kilku lat mówi się w rządzie, w sejmie i w społeczeństwie o zasadniczej reformie uposażeń pracowniczych. Sprawa zdobyła ostatnio szanse realizacji; utworzono przy Ministerstwie Skarbu komisję z udziałem przedstawicieli pracowników, która ma się zająć ustaleniem zasad przyszłej ustawy uposażeniowej. Jest to jednak muzyka przyszłości i w naj-

lepszym razie dopiero następny budżet będzie mógł uwzględnić rezultaty prac tej komisji. Ale potrzeby pracownicze tak długo czekać nie mogą. Nie mogą również pracownicy zadowolić się „na tymczasem" tym tylko, co im rząd ofiarował, tj. zniesieniem podatku specjalnego od uposażeń nie przekraczających 200 zł oraz pewnym obniżeniem stawek tego podatku od uposażeń, nie przekraczających 500 zł. To też ruch zawodowy pracowniczy sformułował i wysunął na okres bieżący minimalny program poprawy bytu, t. zw. „małą reformę uposażeniową". Program ten streszcza się w następujących postulatach: 1) **zniesienie podatku specjalnego od uposażeń do 500 zł,** 2) **przywrócenie dodatków rodzinnych,** 3) **przywrócenie zwrotu opłat szkolnych za dzieci uczęszczające do prywatnych szkół średnich.**

*

O realizację tego programu rozpoczął walkę **Międzyzwiązkowy Komitet Pracowników Państwowych,** w skład którego wchodzi również i nasza organizacja. Pierwszym etapem tej akcji były uchwały Kongresu Pracowniczego, odbytego w styczniu roku 1938. Na kongresie tym był obecny i zabrał głos p. Premier, gen. Sławoj - Składkowski, który zapewnił przy tej sposobności publicznie, iż odnosi się przychylnie do postulatów pracowniczych i że uznaje ich słuszność. Etapem drugim była audiencja przedstawicieli komitetu u p. Premiera w sierpniu 1938 r., która doprowadziła już do uznania słuszności zasadniczych tez, sformułowanych przez komitet. Dalszy tok akcji zahamowały w pewnym stopniu znane wypadki na arenie międzynarodowej, które rozegrały się pod koniec września rb., oraz wybory do sejmu i senatu, tudzież do samorządu większych miast; one to w szczególności opóźniły audiencję komitetu u miarodajnego w sprawach polityki finansowej i budżetowej rządu p. wicepremiera inż. Kwiatkowskiego. Audiencja doszła do skutku dopiero dnia 20 grudnia 1938 r., a więc już wówczas, gdy rząd złożył projekt preliminarza budżetowego ciałom ustawodawczym. P. Wicepremier stwierdził wprawdzie dobrą swą wolę, jeśli idzie o postulaty pracownicze, i nie zaprzeczył bynajmniej ich słuszności, jednakże, powołując się na trudną wciąż jeszcze sytuację budżetową oraz na olbrzymie zadania, jakie stoją przed państwem z uwagi na powagę sytuacji międzynarodowej i na konieczność zapewnienia obrony kraju, oświadczył, że rząd poza granice przedłożonego przez siebie budżetu wykroczyć nie może. Nie będzie się natomiast sprzeciwiał, jeśli sejm zdoła w preliminarzu wyszukać kredyty na poprawę bytu pracowników państwowych, o ile przez to nie zostanie zachwiana równowaga budżetu.

Punkt ciężkości przeniósł się w ten sposób do sejmu. I na tym terenie Międzyzwiązkowy Komitet Pracowników Państwowych nie zaniedbał niczego, co można było uczynić, celem realizacji naszych postulatów. Opracowano w szczegółach zarówno pod względem rzeczowym, jak i formalnym stosowne wnioski, wskazano pokrycie na wydatki, związane z poprawą naszego bytu, odbyto konferencje z marszałkami obu izb, z przewodniczącymi komisji budżetowych, z referentami budżetu, z posłami, którzy bądź to związani są z ruchem pracowniczym, bądź też odnoszą się przychylnie do naszych potrzeb i interesów. Komisja, powołana przez Ministerstwo Skarbu do prac nad reformą uposażeniową, odbyła posiedzenie wstępne i za pierwszy etap swej działalności uznała sprawę „małej reformy", związanej z dyskutowanym obecnie budżetem. Zapewniona jest konferencja z p. Wiceministrem Skarbu, Grodyńskim, jako kierownikiem prac budżetowych, w dniach najbliższych spodziewamy się ponownej audiencji u p. Premiera. Nie zaniedbano akcji prasowej zarówno przy pomocy własnego czasopisma codziennego, pt. **„Dziennik Powszechny"**, jak też za pośrednictwem innych czasopism, nie mówiąc już o systematycznej propagandzie naszych postulatów, prowadzonej przez organy prasowe Związków, w skład komitetu wchodzących.

Wyczerpano zatem wszelkie możliwe środki, nie zaniedbano niczego i wytężono wszelkie siły, nie szczędząc pracy i trudu, aby zapewnić powodzenie akcji. W pracach tych Związek nasz wziął czynny udział przez swoich przedstawicieli i pracowników.

Teraz przychodzi kolej na samych pracowników. Czas, aby i oni odezwali się we własnej swej sprawie, aby rzucili na szalę wydarzeń swój głos, aby zamanifestowali swą wolę. W dniach najbliższych odbędą się we wszystkich ośrodkach naszego ruchu zebrania i wiece, które wypowiedzą się w tej, tak ważnej dla naszego bytu i dla naszych interesów sprawie. Wierzymy mocno, że ogół pracowniczy, bez względu na różnice, jakie wśród niego istnieją, zamanifestuje głośno, mocno i stanowczo swoje stanowisko, że stanie murem za swymi przedstawicielami i ogłosi rządowi, sejmowi i społeczeństwu, że jest z nami w pełni solidarny i że popiera wysunięte przez nas żądania.

Wierzymy również, że głos ten nie przebrzmi bez echa i że słuszna nasza sprawa zwycięży.

JAK GOSPODAROWAĆ BĘDĄ KOLEJE W R. 1939?

Przystępując ustalonym już od dawna zwyczajem do omówienia planu finansowo-gospodarczego P. K. P. na rok bieżący z szczególnym uwzględnieniem budżetu służby parowozowej poczuwamy się do obowiązku przypomnieć czytelnikom podstawowe wiadomości, bez których wywody nasze nie byłyby dostatecznie i należycie zrozumiałe.

Przedsiębiorstwo P. K. P. jest z formalnego punktu widzenia przedsiębiorstwem wydzielonym z administracji państwowej. Zarząd tym przedsiębiorstwem sprawuje Ministerstwo Komunikacji, które powołane jest ponadto do spełniania rozlicznych innych zadań jak np. administracja komunikacją wodną i kołową, zarząd służbą meteorologiczną i pomiarami kraju, turystyką itd. i jako takie stanowi jedną z gałęzi administracji państwowej, która posiada swój odrębny budżet, stanowiący integralną część ogólnego budżetu administracji. Budżet ten uchwala corocznie Sejm i Senat na wniosek rządu mając oczywiście możność dokonywania w nim zmian, przesunięć itp. Natomiast plan finansowo-gospodarczy przedsiębiorstwa P. K. P. ustala corocznie na jesieni Rada Ministrów na okres od 1.I. do 31.XII roku następnego. Z ogólnym budżetem państwa ma plan finansowo-gospodarczy P. K. P. tyle wspólnego, że ustalona w tym planie nadwyżka, jaką rząd spodziewa się uzyskać z eksploatacji przedsiębiorstwa figuruje w dochodach Skarbu Państwa i ma wskutek tego wpływ na ustalenie globalnej wysokości oraz równowagi budżetu państwowego, który obowiązuje na okres od 1.IV do 31.III roku następnego. Wynika stąd, że przeprowadzenie zmian, uzupełnień i przesunięć w planie finansowo-gospodarczym P. K. P. nie należy do kompetencji ciał ustawodawczych, które mogą co najwyżej zmienić ustalone w planie saldo budżetowe, daje im to jednak sposobność do krytycznego omówienia gospodarki kolejowej i do wyrażania pewnych dezyderatów wobec rządu, co zarówno samo przez się jak też i z uwagi na oddźwięk w opinii publicznej, nie jest bez znaczenia i z czym rząd w pewnym stopniu liczyć się musi.

Plan finansowo-gospodarczy P. K. P. nie obejmuje zatem Ministerstwa Komunikacji, z czego jednak bynajmniej nie wynika, aby Ministerstwo administrowało kolejami za darmo. Przeciwnie: istnieją w planie kredyty na utrzymanie sporej ilości pracowników M. K. trudniących się sprawowaniem zarządu naczelnego kolejami, komunikacją samochodową i lotnictwem cywilnym, przewidziane są fundusze na różne dodatki dla nich, na cele reprezentacyjne itp.

Przedsiębiorstwo P. K. P. obejmuje nie tylko koleje państwowe lecz nadto komunikację samochodową oraz lotnictwo cywilne. Wszystkie te 3 rodzaje komunikacji objęte są wspólnym planem finansowo-gospodarczym i stanowią jednolitą całość pod względem budżetowym. Komunikacja samochodowa, po wstępnym okresie, w którym utrzymywana była z zysków kolei, jest obecnie od lat kilku samowystarczalna i pokrywa z

własnych wpływów swoje wydatki eksploatacyjne i inwestycyjne natomiast lotnictwo cywilne żadnych dochodów nie przynosiło i nadal nie przynosi a spore swoje wydatki sięgające zł 17.000.000 pokrywa z dochodów kolei.

Po tych uwagach wstępnych będziemy się zajmowali w dalszych naszych wywodach wyłącznie planem finansowo-gospodarczym P. K. P. Zanim jednak przejdziemy do omawiania poszczególnych pozycyj planu na r. 1939 uważamy za konieczne podkreślić, iż w zasadach ustalania tego planu nic się od lat wielu nie zmieniło. Formalnie są koleje przedsiębiorstwem wyodrębnionym z administracji a istnieje nawet ustawa, która postanawia, iż należy je prowadzić według metod handlowych oraz że wszelkie udzielane przez nie świadczenia muszą być należycie opłacane. W rzeczywistości są koleje instytucją dobra publicznego czy nawet dobroczynności publicznej, troszczą się o wszystkich i o wszystko z wyjątkiem własnych swoich interesów a plan finansowo-gospodarczy ten stan rzeczy sankcjonuje.

Jeżeli chodzi o wpływy, to wiadomo powszechnie, że koleje wożą za darmo lub za pół darmo, wojskowych urzędników, kawalerów rozmaitych orderów, członków rozmaitych organizacji i stowarzyszeń itp. Są wśród zniżek udzielanych przez koleje gospodarczo uzasadnione np. przejazdy turystyczne, pociągi popularne, lecz są i takie które z punktu widzenia gospodarczego, a cóż dopiero handlowego niczym nie dają się usprawiedliwić. Wiadomo również, że taryfy na przewóz licznych towarów są deficytowe tj. nie pokrywają kosztów własnych P. K. P. a inne, choć nieco wyższe, ustalone zostały nie pod kątem widzenia racjonalnej, handlowej kalkulacji lecz celem przyjścia z pomocą górnictwu, handlowi, przemysłowi itp. Deficytowy jest przewóz poczty co pozwala przedsiębiorstwu Polska Poczta Telegraf i Telefon przekazywać do Skarbu Państwa imponujące nadwyżki budżetowe. Za wykonywany przez P. K. P. przewóz tranzytowy niemiecki w komunikacji z Prusami Wschodnimi — Niemcy, jak wiadomo, nie płacą gotówką lecz towarami a w planie nie ma śladu aby koleje coś z tego tytułu otrzymywały np. za ubiegłe okresy budżetowe. O szeregu innych, drobniejszych pozycyj wpływów jak również o zastanawiającym braku wpływów z pewnych źródeł np. ze sprzedaży złomu i materiałów starоużytecznych wiele dało by się powiedzieć, jednakże zbyt drobiazgowe omawianie tych spraw przekraczało by ramy niniejszego artykułu.

Wiele wątpliwości budzą również niektóre pozycje wydatków. Powszechnie utrzymuje się w kołach fachowych przekonanie, iż P. K. P. przepłacają za dostawy surowca i wyrobów wbrew własnemu interesowi i wbrew realnym możliwościom w tym celu, aby umożliwić innym rentowną produkcję. Nie krępują się w tym względzie przede wszystkim — co dziwne — instytucje państwowe. I tak: ceny podkładów których głównym dostawcą jest, lub co najmniej może być państwowe przedsiębiorstwo „Lasy Państwowe" zostały znowu podwyższone o 1.50 zł na sztuce co obciąża koleje w budżecie eksploatacyjnym sumą 4.500.000 zł i ogranicza o tyle prace przy konserwacji nawierzchni, nie mówiąc już o inwestycjach. Także i ceny tłucznia uległy podwyżce, co jest jeszcze dziwniejsze albowiem tłuczeń ten sprzedaje przedsiębiorstwu P. K. P. — Ministerstwo Komunikacji — ono bowiem administruje państwowymi wytwórniami materiałów drogowych.

Ciekawe i zastanawiające są również manipulacje pożyczkowe pomiędzy P. K. P. a Funduszem Pracy. Państwo nakłada na obywateli przymusowe opłaty na rzecz Funduszu Pracy. Także i koleje wpłacają na rzecz tego funduszu ryczałtem sporą sumę 3.762.000 zł rocznie tytułem opłat od uposażeń pracowniczych, od których, jak wiadomo, nie uskuteczniа się formalnie żadnych potrąceń począwszy od reformy uposażeń przeprowadzonej w r. 1934. Fundusz Pracy pożycza kolejom rokrocznie znaczne sumy na inwestycje a w latach następnych koleje zwracają te sumy Funduszowi z procentami i kosztami z budżetu eksploatacyjnego. Komu i na co potrzebne jest to przelewanie z pustego w próżne i ta poczwórna buchalteria? — nie wiadomo. Koleje utrzymują ze swoich dochodów lotnictwo cywilne, niczym z kolejami nie związane, ba nawet utrzymują departament lotnictwa w M. K. opłacają premie za loty towarzystwom komunikacji lotniczej, utrzymują lotniska, zakupują samoloty, szkolą pilotów itp. Kosztuje to 17 milionów rocznie, również nie wiadomo dlaczego?

Także i obsługa innych długów nasuwa pewne wątpliwości, utrzymuje się bowiem przekonanie, że nie wszystkie wpływy z tych pożyczek użyte zostały na cele kolejowe chociaż koleje opłacają od nich procenty i spłacają kapitał z swoich dochodów.

Te i tym podobne metody gospodarcze oraz te sposoby kalkulowania dochodów i wydatków przedsiębiorstwa powodują, że plan finansowo-gospodarczy nie daje prawdziwego obrazu gospodarki kolejowej. Dochodowość P. K. P. jest sztucznie a bezpodstawnie obniżona, kolejom nie starcza na własne potrzeby. Nic dziwnego, że w tych warunkach długoletni kryzys, w czasie którego koleje troszczyły się również o wszystkich i o wszystko i pomagały każdemu kto potrzebował a nie myślały o własnym interesie odbił się fatalnie na stanie urządzeń kolejowych. Dziś stan ten jet — mówiąc delikatnie — niewystarczający nie tylko już na wypadek potrzeb nadzwyczajnych, lecz nawet i dla normalnej eksploatacji. Mimo to koleje nie mają możności uzupełniać taboru, ani utrzymywać należycie swoich urządzeń. Oczywiście także i pracownicy kolejowi padają ofiarą takiej gospodarki wciąż bowiem brakuje funduszów na poprawę ich bytu.

To co napisaliśmy nie jest wcale rewelacją. Wie o tym dobrze rząd, sejm, senat, minister komunikacji i społeczeństwo, wiedzą od lat wielu i od lat wielu mówią o tym i piszą pracownicy kolejowi. Mimo to jednak nikt nie umie się zdobyć na odwagę aby temu raz wreszcie kres położyć. Dziwimy się temu tym więcej, że dalsze utrzymywanie obecnego stanu rzeczy grozi bardzo poważnymi następstwami z punktu widzenia najdonioślejszych interesów ogólnopaństwowych.

—:—

W roku ubiegłym preliminowało przedsiębiorstwo P. K. P. z górą miliard zł wpływów. Przewidywania okazały się nierealne; **rzeczywiste wpływy były o kilkadziesiąt milionów niższe.** Toteż w roku bieżącym preliminowano sumę skromniejszą a mianowicie zł 955.800.000 z czego koleje mają przynieść zł 948.977.000 a komunikacja samochodowa złotych 6.730.000. Wydatki przewiduje się w sumie zł 943.800 z czego przypada na eksploatację kolei zł 839.367.000 na przelew z tytułu podatku dochodowego i wpłaty na Fundusz Pracy zł 7.831.000 na długi i gwarancje zł 73.117.000, na komunikację samochodową zł 6.730.000 w czym na eksploatację zł 5.412.000 a na inwestycje zł 1.318.000, wreszcie na lotnictwo cywilne ogółem zł 16.755.000. Nadmienić należy, że **budżet kolei nie obejmuje, podobnie jak w roku ubiegłym wydatków inwestycyjnych,** które preliminowane są w odrębnym budżecie łącznie z innymi wydatkami na inwestycje państwowe. Saldo budżetu w sumie zł 12.000.000 ma być wpłacone do Skarbu Państwa, choć na podstawie dotychczasowych doświadczeń przewidzieć można, że wpłata będzie raczej symboliczna niż rzeczywista.

Z przewidywanych wpływów przypada na przewóz osób zł 245.717.000, na przewóz bagażu i przesyłek ekspresowych 10.750.000, na przewóz towarów zł 619.280.000 oraz na przewóz poczty 8.636.000. W budżecie wpływów zwraca uwagę **brak wpływu z nadwyżek eksploatacyjnych linii Herby — Gdynia.** W latach ubiegłych koleje otrzymywały i preliminowały z tego tytułu sumy dość znaczne np. w r. 1936 preliminowano 17.500.000, a w roku 1938 nawet 20.200.000 zł. Obecnie, gdy linia przeszła pod bezpośredni zarząd F. P. T. K. koleje nie otrzymują już ani grosza. Wprawdzie F. P. T. K. wpłaca tytułem udziału w zyskach złotych 7.000.000, pieniądze te otrzymuje jednak nie P. K. P. lecz Ministerstwo Komunikacji jako władza administracyjna.

W budżecie wydatków zwraca uwagę **dalszy rozrost biurokracji kolejowej.** Etaty służby dyrekcyjnej zostały powiększone, częściowo dzięki przeniesieniu na etat tej służby pracowników zatrudnionych przy prowadzeniu statystyki ruchowo-mechanicznej oraz w centralach telegraficz-

nych i telefonicznych, częściowo zaś wskutek „rozszerzenia agend w zakresie spraw specjalnych" co wprawdzie brzmi bardzo pięknie ale nic nie tłumaczy. Wzrosła również ilość urzędników M. K. zatrudnionych w zarządzie centralnym P. K. P. tj. w Ministerstwie Komunikacji a utrzymywanych z budżetu kolejowego. Jeszcze w r. 1936 było tych urzędników tylko 150, obecnie jest ich już 230, a więc wzrost personelu wynosi 53,3%. W porównaniu ze zmianami w ilostanie personelu służby wykonawczej jest to rezultat zastanawiający zwłaszcza, że do tej liczby doliczyć należy ponadto utrzymywanych również z budżetu kolejowego 51 etatów dla biura komunikacji samochodowej oraz 32 etaty dla departamentu lotnictwa cywilnego.

Nowy rozdział wprowadzono do budżetu wydatków na pokrycie rozchodów **centrum wyszkolenia kolejowego,** które ma być uruchomione od 1.VII.1939 i będzie szkoliło 420 słuchaczy.

Zarówno program prac drogowych jak też i fundusze na renowację urządzeń i taboru zostały w roku bieżącym znacznie obniżone w porównaniu z rokiem ubiegłym. Nie ulega wątpliwości, iż kredyty te nie wystarczają na niezbędne melioracje w podtorzu nawierzchni i budynkach i nie dają możności uzupełnienia ilostanu parowozów i wagonów do właściwej normy. W roku bieżącym nie należy spodziewać się w tym względzie żadnej poprawy. Natomiast ochrona mienia kolejowego zatrudniać będzie nadal około 4.000 pracowników i kosztuje 7.866.000 zł w czym na zakup i utrzymanie psów zł 58.000.

Powiększeniu uległy kredyty na zaopatrzenie emerytalne, wdowie i sieroce, co stoi w związku z przywróceniem pełnej zaliczalności czasu służby zaborczej do wysługi emerytalnej. Nieznaczną zwyżkę kredytów i etatów lekarskich wykazuje również służba sanitarna co M. K. tłumaczy wprowadzeniem nowych urządzeń do lecznictwa i badań psychotechnicznych. Obniżone zostały natomiast kredyty na zapomogi na leczenie w uzdrowiskach a to zarówno globalnie jak też i indywidualnie, podczas gdy bowiem w roku ubiegłym preliminowano na ten cel sumę zł 240.000 z przeznaczeniem na 4.000 zapomóg (przeciętna suma zapomogi zł 60) to w roku bieżącym preliminuje się zł 220.000 z przeznaczeniem na 5.000 zapomóg (przeciętna zł 44). Jest to suma wprost śmieszna w stosunku do potrzeb i ilostanu personelu zwłaszcza jeśli sumę tę porównamy np. z kredytem przeznaczonym na udział w wydatkach szkolnych W. Miasta Gdańska za dzieci pracowników kolejowych, który wynosi niemal 3 razy tyle (610.000 zł). Kredyty na datki i subwencje (950.000), z których korzysta K. P. W. i „Rodzina Kolejowa" zostały znowu podwyższone, udział P. K. P. w Towarzystwie Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla pracowników utrzymał się w dotychczasowej wysokości (300.000 zł). Dekoracja budynków podczas uroczystości państwowych kosztuje 100.000 zł

—:—

Kredyty na służbę parowozową zostały w rb. podwyższone o 5 milionów z górą i wynoszą zł 112.463.000. W tym przypada na płace złotych 32.854.000 również nieco więcej (o 1.045.000 zł) niż w roku ubiegłym. Jest to okoliczność tym bardziej pomyślna, iż kredyty na inne rodzaje służby zostały przeważnie obniżone.

Z sumy preliminowanej na płace przypada zł **28.167.000 na uposażenie zasadnicze** (o 1.537.000 zł więcej niż w r. ub.) zł 910.000 na dodatki lokalne zł **3.586.000 na zasiłki wyrównawcze** (około 1 milion złotych mniej niż w roku ubiegłym) zł 100.000 na dodatki służbowe oraz 91.000 zł na opłaty ubezpieczeniowe (za pracowników umownych). Zwiększenie kredytów na uposażenie zasadnicze przy równoczesnym zmniejszeniu kredytów na zasiłki wyrównawcze stoi w związku z awansami, przy których podwyżka uposażenia zasadniczego pochłania zasiłek.

Z omawianych kredytów na uposażenie opłacane są następujące ilości pracowników (podajemy tabelę porównawczą za kilka lat ubiegłych).

A. KREDYTY OSOBOWE.

I. Pracownicy miesięcznie płatni („eteatowi", „praktykanci" i „umowni").

Grupa uposaż. rok	1939	1938	1937	1936	1935	1934
8	1.700	1.374	1.140	1.170	1.170	1.383
9	2.200	2.670	2.575	2.624	2.624	2.739
10	1.870	1.900	1.740	1.700	1.720	1.710
11	2.287	2.380	2.159	2.150	2.213	2.610
12	1.257	1.300	1.230	1.200	1.233	963
13	304	184	266	266	269	—
14	6	—	—	—	—	—

II. Pracownicy dziennie płatni („stali" i „umowni").

Kategoria płacy rok	1939	1938	1937	1936	1935
1	1	—	—	—	—
2	57	10	8	8	8
3	532	120	110	90	71
4	912	1.030	1.024	967	876
5	665	340	291	369	368
6	9	—	—	—	—

Z analizy tego zestawienia wynika, iż ogólna ilość etatów utrzymywanych z kredytów osobowych wzrosła (o 492). Etaty miesięcznie płatnych spadły (o 184) a etaty dziennie płatnych wzrosły (o 676). Wzrost wykazuje 8 grupa uposażenia (o 326) co łagodzi w znacznym stopniu oraz tłumaczy częściowo zmniejszenie ilości etatów w grupach 9, 10, 11 i 12. Najbardziej pożałowania godną jest okoliczność, iż koleje nie mają, jak widać, zamiaru zrezygnować z zatrudniania na stałych, normowanych stanowiskach w służbie parowozowej pracowników umownych.

W kredytach na płace preliminowano ponadto 250.000 dniówek na **zastępstwa pracowników chorych i urlopowanych,** co oznacza znaczną poprawę sytuacji jeżeli chodzi o przestrzeganie przepisów o czasie pracy, zwłaszcza jeśli zważymy, iż w roku ubiegłym preliminowano na ten cel tylko 90.892 dniówek a w r. 1937 zaledwie 29.680 dniówek. Efekt ten zawdzięczać należy celowej i energicznej akcji naszego Związku, który zagadnieniem tym interesował się specjalnie.

Na **różne świadczenia osobowe** budżet przewiduje zł 17.370.000 a więc **z górą o 3 miliony więcej niż w roku ubiegłym.** Z sumy tej przypada na koszty podróży i diety zł 70.000 na umundurowanie 570.000 (mniej niż w r. ub.) na premie (z wyjątkiem węglowych) 330.000 oraz **na godzinowe 16.400.000, a więc o 3.400.000 więcej niż w roku ubiegłym oraz o 3.710.000 więcej niż w r. 1937.** Pewną część tego wzrostu (około 6.5% = 835.000 zł) zaliczyć należy na poczet przewidywanego wzrostu przebiegów, reszta jest miarą osiągnięć uzyskanych przez ostatnią nowelizację przepisów o godzinowym, a zatem miarą zasługi i sprawdzianem celowości pracy naszej organizacji.

Koszt **paliwa do parowozów** wynosić ma zł 53.344.000. **Norma rozchodu węgla** (55 kg na 1000 brutto-tono-km) **pozostała bez zmiany,** także koszt węgla (zł 16.30 za tonę) oraz **stawka premiowa** (0,054 zł na 1000 brutto-tono-km) pozostała w dotychczasowej wysokości. Pewnemu zmniejszeniu uległy kredyty na podawanie węgla na parowozy (złotych 106.30 za 100 ton) przy czym przewiduje się częściowe powierzenie tej pracy przedsiębiorstwom prywatnym. Zwiększeniu uległa norma **smarów** wynosi bowiem w budżecie na rb. **37.65 kg na 1000 parowozo-km** podczas gdy w roku ub. wynosiła 35.63 kg, w r. 1937—35.60 kg, a w r. 1936 — 35,66 kg. Podwyższeniu uległy również ceny smarów wszelkiego rodzaju.

Przebieg wagonów motorowych wykazuje dalszy wzrost i wynosić ma ogółem 5.275.223 wagono-motoro-km, podczas gdy w r. ubiegłym preliminowano 4.909.713 m.-w.-km., w r. 1937 — 4.000.000, a w r. 1936 zaledwie 2.474.000 m.-w.-km. Z tego przypada na wagony parowe opalane węglem 390.756 w.-m.-km. na wagony spalinowe i parowe opalane olejem gazowym 3.099.546 m.-w.-km., na wagony akumulatorowe 1.750.032 m.-w.-km. i na wagony opalane benzolem 34.889 m.-w.-km.

W kredytach rzeczowych na podawanie węgla na parowozy, na smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów oraz na wagony motorowe przewidziano ogółem 819.000 dniówek roboczych z czego przypada 641.400 dniówek dla pracowników publiczno-prawnych oraz 177.000 dniówek pracowników umownych. W związku z tym preliminowano z kredytów rzeczowych dalsze ilości etatów w następującej wysokości.

B. KREDYTY RZECZOWE

I. Pracownicy miesięcznie płatni (etatowi i praktykanci).

Grupa uposażenia rok	1939	1938	1937	1936	1935
9	1	—	—	—	—
10	—	1	3	3	—
11	14	1	6	4	1
12	54	10	55	55	25
13	11	54	36	11	10
14	—	16	1	—	—

II. Pracownicy dziennie płatni
(„stali")

Kateg. płacy	rok 1939	1938	1937	1936	1935
2	—	3	—	—	—
3	54	28	9	10	14
4	702	470	383	350	370
5	1.229	1.375	1.614	1.774	1.694
6	73	370	382	510	600

Przeciętny koszt dniówki pracowników umownych płatnych z kredytów rzeczowych wynosi w rb. złotych 3.50.

Na **premie za zaoszczędzony węgiel** przewiduje budżet zgodnie z podaną wyżej stawką premiową oraz na podstawie przewidywanego przebiegu (54.852.519.000 brutto-tonokm), ogółem zł 2.962.000.

DOBRY PRZYKŁAD CUDA DZIAŁA

Od pewnego czasu modnym jest w ruchu zawodowym na terenie P.K.P. hasło „konsolidacji". Związków zawodowych pracowniczych jest za wiele, podobno aż 17; ileż to wysiłków, ileż funduszów marnuje się z tego powodu, jak bardzo utrudnia to racjonalną pracę zarówno samym pracownikom, jak też i władzom kolejowym, które z konieczności muszą rozmawiać z tyloma związkami, te zaś oczywiście nie zawsze są jednakowego zdania w tej samej sprawie i różne zajmują stanowisko wobec zagadnień, wchodzących w zakres ich pracy!

Hasło „konsolidacji" głoszą nie tylko różni ludzie „dobrej woli", a małego zazwyczaj doświadczenia i słabej orientacji, propagują je nie tylko niektóre związki, rade przy tej sposobności pozbyć się konkurencji i połknąć na surowo swoich przeciwników; zwolennikiem i protektorem konsolidacji jest również p. Minister Komunikacji, płk. J. Ulrych, który niejednokrotnie, nawet w enuncjacjach publicznych, zwracał uwagę na ujemne skutki obecnego rozdrobnienia ruchu zawodowego wśród podległych sobie pracowników kolejowych i podkreślał konieczność zjednoczenia, a nawet ofiarował się związkom za rozjemcę na wypadek, gdyby, dążąc do praktycznego urzeczywistnienia konsolidacji, nie mogły same między sobą wyrównać różnic i usunąć przeszkód, proces ten hamujących.

Nie ulega wątpliwości, że paląca potrzeba konsolidacji ruchu zawodowego pracowników kolejowych zachodzi rzeczywiście, co uznać musi każdy, kto w ruchu tym pracuje, lub też obserwuje z należytą uwagą wszelkie jego przejawy. Stanowisko p. Ministra Komunikacji w tej sprawie świadczy o jego przychylności dla pracowników i jest jednym z licznych dowodów jego troski o dobro personelu kolejowego. Nawoływanie do konsolidacji, zwłaszcza poparte tak wysokim autorytetem, nie mija zresztą bez echa i zaczyna już wydawać owoce np. w postaci utworzonego ostatnio „Bloku Związków Fachowych", do którego i nasz Związek przystąpił. Oczywiście, do pełnej, a nawet do 50%-towej konsolidacji, jeszcze daleko, albowiem zbyt wielkie i zbyt poważne trudności stoją jej jeszcze na przeszkodzie. Wśród tych przeszkód wymienić należy — obok smutnego faktu, iż podległe p. Ministrowi władze i urzędy nie tylko nie pomagają konsolidacji, lecz ją w miarę sił i możności utrudniają — także i... brak dobrego przykładu....

Oddając się zajmującej lekturze wielkiego i grubego dzieła pt. „Preliminarz budżetowy Rzeczypospolitej Polskiej na okres od 1.IV 1939 r. do 31.III.1940 r", znaleźliśmy na str. 342 ciekawe wyliczenie „ciał kolegialnych", które „znajdują się" przy Ministerstwie Komunikacji, składającym się i bez tego z 8-miu departamentów i 5 biur.

Są to ciała następujące:

1) Państwowa Rada Komunikacyjna;
2) Rada Techniczna;
3) Komisja Językowa;
4) Komisja Usprawnienia Kolejnictwa;
5) Główna Kolejowa Komisja Oszczędnościowa;
6) Komitet do Spraw Przebudowy i Elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego;
7) Międzyministerialna Komisja dla Spraw Motoryzacji Kraju;
8) Komisja Przewozów Samochodowych;
9) Komitet Lotnictwa Cywilnego;
10) Komisja Służby Zdrowia Lotnictwa Cywilnego;
11) Państwowa Rada Sportu Lotniczego;
12) Komitet do Spraw Pomiarowych;
13) Komisja Normalizacyjna;
14) Komisja Likwidacyjna Mienia Kasy Oszczędnościowo-Zapomogowej Pracowników Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej.

Widzimy, że komisyj tych jest 14, a więc niemal tyle samo, ile kolejowych związków zawodowych. Uważna lektura zadań i kompetencyj tych komisyj, co przy każdej z nich zwięźle, lecz zrozumiale podano — prowadzi do wniosku, że jest ich stanowczo zbyt wiele i że wystarczyła by chyba połowa, albo i nieco mniej jeszcze. Poza tym o działalności owych ciał jakoś nic nie słychać, nie wiadomo, czy dlatego, że nic nie robią i figurują tylko od parady w budżecie, czy też dlatego, że w przesadnej skromności nie uważają za stosowne zawiadamiać o przebiegu, a zwłaszcza o rezultatach swych prac opinii publicznej. W tym względzie kolejowe związki zawodowe mają nad owymi „ciałami kolegialnymi" tę niewątpliwą wyższość, że jednak coś robią i że o bezsprzecznie pozytywnych, a często wręcz namacalnych rezultatach swej działalności zawiadamiają głośno i regularnie kogo należy.

Nasunęła się nam wobec tego refleksja, czy nie należało by przeprowadzić pewnej konsolidacji ciał kolegialnych, znajdujących się przy Ministerstwie Komunikacji, choćby dla dobrego przykładu. Nie wmawiamy w siebie kompetencji w tak doniosłych sprawach i nie zamierzamy czynnikom miarodajnym udzielać na ten temat jakichś rad, czy wskazówek. Sądzimy jednakże w skromności naszej, że ciała nr 1, 2 i 6, ciała 4 i 5, ciała 7 i 8, ciała 9, 10 i 11 śmiało mogłyby się wzajemnie skonsolidować. Konsolidacja taka przyczyniła by się bez wątpienia do usprawnienia ich pracy, a może pobudziła by je również do energiczniejszego, niż dotąd, działania. Możeby również i opinia publiczna coś o nich usłyszała i możeby kolejnictwo polskie jakąś korzyść odniosło z ich egzystencji.

A jeśliby przypadkiem rada nasza odniosła skutek, wówczas nie od rzeczy było by pomyśleć o tym, aby w skład owych rad i komisyj powołać także i przedstawicieli pracowników kolejowych. Doświadczenie poucza, że współudział ludzi pracy, znających zagadnienia kolejowe od strony, że tak powiemy, odwrotnej niż ta, którą oglądają przedstawiciele wyższej administracji, może być dla dobra i interesu kolejnictwa wielce pożyteczny. Dlaczegoż więc nie powołać ich do rady i nie wysłuchać ich zdania, zwłaszcza że i oni przecież są nie tylko pracownikami, ale i obywatelami państwa, do którego majątek kolejowy, jako dobro zbiorowe i celom powszechnym służące, należy?...

TO JEST NIEDOPUSZCZALNE!

Przez szereg lat nie otrzymywaliśmy reklamacyj w sprawie opóźnień w wymiarze i wypłacie zaopatrzeń emerytalnych. Zdawało się, że pod naciskiem stanowczych zarządzeń M. K. oraz wskutek uporządkowania administracji sprawa ta jest już ostatecznie uregulowana i że każdy pracownik, z którym rozwiązano stosunek służbowy otrzymywać będzie należne sobie zaopatrzenie bez zwłoki już od pierwszego terminu płatności po rozwiązaniu stosunku służbowego.

Ostatnio dochodzą do nas jednak reklamacje, z których wynika, że coś się w aparacie administracyjnym popsuło i że znowuż zdarzają się wypadki w których pracownik po przeniesieniu na emeryturę nie otrzymuje należnego sobie zaopatrzenia. Jeden z takich wypadków jest szczególnie jaskrawy: kol. S. P. otrzymał jeszcze w sierpniu r. 1938 zawiadomienie, iż stosunek służbowy z nim zostanie rozwiązany z dniem 31.XII. 1938. Stało się zgodnie z zawiadomieniem, t. j. punktualnie w ozna-

czonym dniu zwolniono tego kolegę ze służby czynnej i oczywiście dnia 1.I. nie wypłacono mu już uposażenia. Jednakże nie wypłacono mu również zaopatrzenia emerytalnego, na które oczekiwał bezskutecznie do 19.I., t. j. do dnia, w którym zgłosił się do nas z reklamacją a prawdopodobnie oczekuje do dnia dzisiejszego.

Rozumiemy, iż mogą zajść jakieś nadzwyczajne komplikacje, brak dokumentów, lub tp., choć właściwie, zgodnie z obowiązującymi instrukcjami i wymogami porządku, nie powinno to w zasadzie mieć miejsca, bo wszelkie wątpliwości należy wyjaśnić zawczasu nie zaś dopiero w ostatniej chwili. W tym wypadku jednak nawet i taka wymówka nie jest uzasadniona, bo Dyrekcja wiedziała już od 4 miesięcy, że pracownika przenosi na emeryturę, a więc miała conajmniej 4 miesiące czasu na załatwienie wszelkich formalności, sprawdzenie dowodów, uzupełnienie brakujących dokumentów itd. Nic zatem nie usprawiedliwia zwłoki w wymiarze zaopatrzenia, a już w ostatecznym nawet razie, nie sposób zrozumieć dlaczego Dyrekcja, jeśli zaszło coś nadzwyczajnego, nie poleciła wypłacić temu pracownikowi zaliczki, skoro, jak to stwierdziliśmy ponad wszelką wątpliwość, jego prawo do zaopatrzenia nie ulega żadnej wątpliwości.

Wypadałoby przecież pamiętać, jeśli nie o obowiązku sprawnego załatwiania podobnych spraw, to choćby o tym, że przeciętny pracownik kolejowy nie ma majątków ani dochodów, z których mógłby żyć sobie bez troski i czekać spokojnie aż mu Dyrekcja raczy nareszcie wymierzyć zaopatrzenie i że wobec tego uposażenie lub zaopatrzenie stanowi dla niego i dla jego rodziny jedyne źródło utrzymania. Wystarczy pomyśleć tylko, w jakiej sytuacji znajduje się pracownik, który pewnego pięknego poranku nie otrzymuje nic, ani uposażenia ani zaopatrzenia, a musi jeść, mieszkać, wyżywić rodzinę, kształcić dzieci itp. Cokolwiek zatem spowodowało opóźnienie wymiaru i wypłaty zaopatrzenia kol. S. P. sądzimy, że postępowanie takie jest stanowczo niedopuszczalne i ufamy, że nie będziemy mieli już więcej sposobności do takich spraw powracać.

SPRAWY SŁUŻBOWE

AWANSE DLA MASZYNISTÓW WAGONÓW MOTOROWYCH

Z uwagi na wyjątkowo niskie zaszeregowanie maszynistów wagonów motorowych oraz na brzmienie obowiązujących instrukcyj awansowych, które stoją na przeszkodzie udzieleniu tym pracownikom należnych im awansów, wystąpiło Prezydium Z.Z.M. do M. K. z memoriałem treści następującej:

„Wprowadzona na P.K.P. przed kilkoma laty trakcja motorowa rozwija się pomyślnie, czego najlepszym dowodem jest okoliczność, iż preliminowana w planach finansowo-gospodarczych P.K.P. ilość wagono-motoro-km. wzrosła od r. 1936 przeszło dwukrotnie i wynosi w planie finansowo-gospodarczym na rok bieżący z górą 5 milionów motoro-wagono-km. Wynika stąd, iż wagony motorowe spełniają obecnie sporą część zadań, które przed wprowadzeniem wzgl. rozpowszechnieniem trakcji motorowej przypadały na pociągi osobowe i pośpieszne prowadzone trakcją parową.

Do obsługi wagonów motorowych przydzielono kilkudziesięciu pracowników spośród wyszkolonych i egzaminowanych pomocników maszynistów parowozowych. Od kandydatów do służby wagonów motorowych wymagano posiadania jak najlepszej opinii służbowej i wyjątkowych kwalifikacji psychotechnicznych. Odbyli oni dodatkowe wyszkolenie i zdobyli dodatkowe kwalifikacje fachowe wskutek czego pracownicy zatrudnieni stale przy prowadzeniu wagonów motorowych przedstawiają wyjątkowo dodatni typ ludzi młodych, zdolnych, pod każdym względem odpowiedzialnych i wysoko kwalifikowanych.

Obsługując wagony motorowe, zajmują ci pracownicy etaty, które według normowania i preliminarza budżetowego przypadać winny na maszynistów prowadzących pociągi pospieszne i osobowe, tj. dla pracowników 8-ej i 9-ej grupy uposażenia. Mimo to olbrzymia większość tych pracowników, posiadających tytuł służbowy maszynisty wagonu motorowego i pełniących stale oraz samodzielnie obowiązki służbowe odpowiadające temu stanowisku posiada dotąd 11-tą lub nawet 12-tą grupę uposażenia, jak o tym świadczy załączony wykaz obejmujący 13 maszynistów wagonów motorowych przynależnych organizacyjnie do parowozowni Warszawa-Wschodnia i zatrudnionych w moto-wagonowni warszawskiej. Pracownicy ci posiadają dlatego tylko tak niską grupę uposażenia, iż są oni ofiarami zakazu mianowań i wstrzymania awansów, który obowiązywał przez lat kilka właśnie w okresie, gdy pracownicy ci zdobywali kwalifikacje do przyjęcia na etat i do awansu, zarówno w służbie parowozowej, w której zatrudnieni byli poprzednio jak też i w służbie wagonów motorowych, w której zatrudnieni są od chwili wprowadzenia w szerszym zakresie trakcji motorowej na P.K.P.

Ta niska grupa uposażenia jest niewspółmierna z powagą obowiązków przez tych pracowników spełnianych jak też i z uwagi na znaczny stopień niebezpieczeństwa, na który pracownicy ci w służbie swojej są narażeni. Pociągi motorowe expresowe kursują, jak wiadomo z szybkością 120 i więcej klm. na godzinę, co zmusza maszynistę do szczególnego napięcia uwagi i przyczynia się do szybkiego zużycia sił, a więc i do przedwczesnej utraty zdolności do pracy. Szanse pozostawania tych pracowników w służbie czynnej są z tego powodu gorsze niż to ma miejsce u pracowników innych rodzajów służby, co uzasadniałoby w całej pełni stosowanie wobec nich pewnych przywilejów umożliwiających szybsze zdobycie maksymalnej grupy uposażenia. Wspomniana, znaczna szybkość wagonów motorowych oraz ich konstrukcja, niezabezpieczająca obsługi przed śmiercią lub ciężkim kalectwem nawet w razie mniejszej katastrofy stawia maszynistów wagonów motorowych wobec szczególnie niekorzystnych perspektyw zarówno dla nich samych jak też i dla ich rodzin. Niska grupa uposażenia, a wobec tego także i niskie uposażenie zasadnicze tudzież niski wymiar zaopatrzeń emerytalnych, wdowich i sierocych i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki sprawia, iż rodziny pozostałe po ofiarach katastrofy żyją w nędzy i zmuszone są odwoływać się do dodatkowej opieki ze strony władz kolejowych lub nawet do dobroczynności publicznej. Świadomość tego faktu nie może wpływać dodatnio na samopoczucie i sprawność tych pracowników, od których wymaga się wyjątkowego spokoju i całkowitego opanowania nerwów.

Władze służbowe i przełożone maszynistów wagonów motorowych doceniają w całej pełni wszystkie przytoczone wyżej okoliczności, odmawiają jednakże przedstawienia ich do awansów w bieżącym terminie awansowym, zasłaniając się formalnym brzmieniem obowiązujących instrukcji awansowych. Jednakże jesteśmy przekonani, iż maszyniści wagonów motorowych posiadający z reguły uposażenie o 3 grupy niższe od uposażenia maksymalnego, dostępnego dla tych stanowisk, zasługują w zupełności na wyjątkowe traktowanie, zwłaszcza, iż niska ich grupa uposażenia jest wynikiem zakazu awansowania, który obowiązywał przez długi szereg lat. W sytuacji obecnej, przy obecnych kontyngentach awansowych i przy rygorystycznym stosowaniu instrukcji awansowych, obliczonych na stosunki normalne, pracownicy ci nie mają widoków na uzyskanie w służbie czynnej należnego sobie uposażenia, co oczywiście jest dla nich wysoce krzywdzące. Prosimy zatem M. K. o wydanie zarządzenia, aby maszynistom wagonów motorowych, posiadającym 11-tą wzgl. 12-tą grupę uposażenia udzielono w bieżącym terminie awansowym awansów do wyższych grup uposażenia.

ZMIANA SYSTEMU REJESTRACJI PRACY DRUŻYN PAROWOZOWYCH

Z dniem 1.I.1939 r. uległ zmianie dotychczasowy system rejestracji pracy drużyn parowozowych dla obliczania dodatku „godzinowego". Podstawę do obliczania tego dodatku stanowić ma odtąd nowowprowadzony „wykaz pracy drużyny parowozowej" nie zaś, jak dotąd, raport z jazdy prowadzony przez kierownika pociągu. Równocześnie zniesiono prowadzenie „wykazów pracy" typu poprzedniego, które były sporządzane głównie dla celów kontrolnych oraz dla rejestracji czasu pracy.

Wykaz pracy nowego typu otrzymuje maszynista w parowozowni macierzystej od dyspozytora, który wypełnia rubryki dotyczące czasu przyjęcia parowozu. Po przybyciu na stację odjazdu pociągu wręcza maszynista wykaz pracy kierownikowi pociągu, ten zaś, po wypełnieniu odpowiednich rubryk i po zaopatrzeniu wykazu w wymagane podpisy zwraca wykaz maszyniście, który po ukończeniu pracy przy pociągu, przybywszy do parowozowni oddaje go z powrotem dyspozytorowi.

W ten sposób uczyniono zadość powszechnemu życzeniu pracowników parowozowych, którzy, wskazując na ujemne następstwa wynikające z dawnego systemu, domagali się uniezależnienia rejestracji swej pracy dla obliczenia „godzinowego" od raportów z jazdy, te bowiem usuwały się zupełnie z pod kontroli tak pracownika jak też i parowozowni. Obecnie maszynista otrzymuje wykaz do rąk swoich zarówno przed rozpoczęciem jak też i po ukończeniu pracy i wskutek tego ma możność sprostować ew. mylne zapiski, reklamować błędy itd. a, co najważniejsze, ma możność kontrolować czy czas jego pracy został właściwie i całkowicie w wykazie odnotowany. Z tego względu przyjęli maszyniści nowy system z uznaniem w przekonaniu, iż zmniejszy on w znacznym stopniu dotychczasowe niedomagania, które reklamowaliśmy wielokrotnie zarówno na łamach naszego czasopisma, jak też i w memoriałach, które w tej sprawie składaliśmy Ministerstwu Komunikacji. Nowowprowadzony system uznać należy zatem za dalszy sukces naszej organizacji w jej systematycznym dążeniu do uporządkowania wszystkich zagadnień związanym z zasadami wymiaru i sposobami obliczania dodatku za czas służby parowozowej.

Jednakże nowy system nie odpowiada w całej pełni rzeczywistym potrzebom pracowników służby parowozowej i nie bierze pod uwagę wszystkich zgłoszonych przez nas w tym względzie dezyderatów. W szczególności: także i w nowych wykazach pracy nie jest uwidoczniony tonaż pociągu, a wskutek tego maszynista pozostaje nadal, jak dotąd, w nieświadomości co do podstawowych elementów decydujących o rozchodzie paliwa a — co za tym idzie — także i o wymiarze premii węglowej. Również i administracja służby mechanicznej nie posiada dostatecznych, codziennych informacyj na ten temat, co, ze względów najzupełniej oczywistych, utrudnia a nawet wręcz uniemożliwia racjonalną gospodarkę opałową.

Podkreślaliśmy i podkreślamy nadal stanowczo, że usiłowania oszczędnościowe w gospodarce opałowej wówczas tylko mogą przynieść rezultat pomyślny, jeśli maszynista będzie gospodarzem opału na swoim parowozie. Gospodarzem takim może być maszynista tylko wówczas, gdy wie jaki jest ciężar prowadzonego przezeń pociągu, a zatem, ile węgla może spalić w granicach normy. Jeśli maszynista tego nie wie, wówczas działa na ślepo a tą drogą do pomyślnych rezultatów dojść nie podobna. Także i administracja trakcyjna pierwszej instancji musi mieć możność stałej, codziennej kontroli rozchodu paliwa i porównywania go z obowiązującymi normami, albowiem tylko w ten sposób możliwe jest świadome i celowe prowadzenie gospodarki opałowej w parowozowni. Administracja trakcyjna oraz kierownictwo służby mechanicznej P. K. P. z Departamentem Mech. M. K. na czele podziela w całej pełni nasz pogląd na to zagadnienie, a wobec tego nie ustaniemy w usiłowaniach aby postulat nasz zrealizować i mamy nadzieję, że słuszne nasze stanowisko zwycięży, t. j., że w wykazach pracy drużyn parowozowych tego czy innego typu wprowadzona będzie również rejestracja tonażu.

Także i poza tym mamy pewne zastrzeżenia co do treści nowowprowadzonego wykazu pracy. Uważamy np., że podpis dyżurnego ruchu jest w wielu wypadkach a nawet z reguły zbędny i komplikuje niepotrzebnie manipulację. I tak dyżurny ruchu podpisuje wykaz „na wiarę" nie mając ani czasu ani możności sprawdzić zawartych w nim zapisków. Natomiast konieczność uzyskiwania podpisu dyżurnego ruchu opóźnia często wyjazd pociągów, zmusza kierownika pociągu lub maszynistę do zbytecznych, często dalekich wędrówek do biura dyżurnego itd. Przy głębszej i bardziej wnikliwej analizie wykazu możnaby wytknąć także i inne usterki wzgl. zaproponować pewne zmiany oraz uzupełnienia. Uważamy jednakże, że ustalenie opinii naszej o nowych wykazach należy odłożyć aż do czasu zdobycia dostatecznego doświadczenia praktycznego, a więc co najmniej do czasu gdy znane nam będą rezultaty pierwszych obliczeń „godzinowego" na podstawie nowego systemu i gdy będziemy mogli rezultaty te porównać z rezultatami obliczeń poprzednich opartych na „raportach z jazdy". Dopiero wówczas możliwe będzie sprecyzowanie naszego stanowiska w tej sprawie i opracowanie stosownych wniosków.

Ponieważ, jak nas poinformowano, system obecny nie jest jeszcze systemem ostatecznym, lecz wprowadzony został na próbę, na okres kilkumiesięczny, przeto istnieją widoki, iż przy definitywnym ustaleniu sposobu rejestracji pracy drużyn parowozowych dezyderaty nasze zostaną uwzględnione zgodnie z interesem służby i potrzebowami pracowników.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

JULIAN DRĄŻKIEWICZ

Maszynista parowozowni Łódź Kaliska, przewodniczący Koła Z. Z. M. Łódź-Kaliska, członek Okręgowej Komisji Rewizyjnej Okręgu Warszawskiego Z. Z. M., długoletni czynny i wielce zasłużony działacz organizacyjny.

Zmarł dnia 24 stycznia 1939 r. w szpitalu kolejowym im. św. Wojciecha w Warszawie wskutek obrażeń doznanych w wypadku w służbie dn. 12 stycznia 1939 r. w st. Warszawa-Wschodnia.

Cześć Pamięci ofiary obowiązku.

Dnia 12 stycznia r. b. uległ nieszczęśliwemu wypadkowi w służbie na terenie parowozowni Warszawa — Wschodnia znany powszechnie w szeregach naszych członków czynny działacz związkowy, przewodniczący Koła Łódź-Kaliska kol. **Julian Drążkiewicz.** Dozorując nabierania węgla na swój parowóz oparł się o niezabezpieczoną barierę platformy, runął z kilkumetrowej wysokości i doznał ciężkich obrażeń wewnętrznych m. in. nadwyrężenia kręgosłupa.

Przez kilka dni łudziliśmy się nadzieją, że obrażenia których doznał kol. Drążkiewicz nie są śmiertelne i że wysiłkom lekarzy uda się utrzymać go przy życiu. Nadzieja okazała się jednak złudną; po kilkunastu dniach ciężkiego cierpienia kol. Drążkiewicz zakończył życie w szpitalu św. Wojciecha w Warszawie dn. 24.I.1939 r.

Przedwczesna śmierć kol. Drążkiewicza, który zmarł jako ofiara obowiązku oraz stosowanego na P. K. P. systemu oszczędnościowego w

pełni sił i kwiecie wieku osierocając żonę i 2 dzieci, pogrążyła w żałobie nie tylko najbliższą jego rodzinę, lecz także i całą naszą organizację w której Jego nazwisko było chlubnie i szeroko znane i w której ś. p. Zmarły cieszył się powszechnym, a w całej pełni zasłużonym szacunkiem i uznaniem.

Kol. Drążkiewicz oddawał się od lat wielu czynnej pracy w szeregach Z. Z. M. W r. 1923/24 piastował mandat przewodniczącego Koła Łódź-Kaliska, następnie pełnił kolejno w swym Kole obowiązki sekretarza, członka komisji rewizyjnej i przewodniczącego, którym ostatnio był przez szereg lat bez przerwy, ciesząc się stale pełnym zaufaniem kolegów. W roku ubiegłym powierzono mu ponadto mandat członka Komisji Rewizyjnej Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. Pod jego światłym i energicznym kierownictwem Koło Z. Z. M. w Łodzi - Kaliskiej rozwijało się pomyślnie, zlikwidowało u siebie całkowicie rozłam organizacyjny, wydoskonaliło metody i podniosło poziom swej pracy i zdobyło sobie zasłużoną sławę jednego z najsprawniejszych Kół w naszej organizacji.

Działalność ś. p. kol. Drążkiewicza nie ograniczała się jednak tylko do terenu jego macierzystego Koła Biorąc udział w pracach Zjazdów Okręgowych i piastując wielokrotnie mandat delegata na Walne Zjazdy dał się kol. Drążkiewicz poznać szerszemu ogółowi, a dzięki swej powadze, swemu światłemu umysłowi i rozumnemu sądowi, z którym przystępował zawsze do spełniania swych zadań, zdobył sobie powszechne uznanie i poważanie. Także i niezależnie od swych oficjalnych funkcyj i mandatów służył kol. Drążkiewicz Związkowi i jego naczelnym organom wielokroć swą światłą radą w wielu ważnych i rozstrzygających dla Związku okolicznościach i zagadnieniach.

W życiu służbowym — doskonały fachowiec i wzorowy pracownik, w życiu prywatnym — poważny obywatel, wzorowy mąż i ojciec rodziny — był ś. p. kol. Drążkiewicz postacią niecodzienną, był wartościowym człowiekiem, działaczem i kolegą. Przedwczesny jego zgon jest ciosem bolesnym dla naszego Związku i pogrążył w smutku wszystkich, którzy Go znali a znając, musieli poważać i miłować.

W obrzędzie pogrzebowym, który odbył się w Łodzi dn. 27 stycznia br. wzięli udział z ramienia Prezydium Z. Z. M. kol. **Siadak,** Prezes Związku, kol. **Spyt,** sekretarz generalny, kol. **Lisiewicz,** skarbnik i kol. **Gruszczyński,** prezes Okręgu Warsz. Pogrzeb był wzruszającą manifestacją tego szacunku i uznania jakim ś. p. kol. Drążkiewicz cieszył się w swym środowisku oraz w organizacji której poświęcił tyle owocnego trudu. Z ramienia Związku przemówili nad otwartą mogiłą kol. **Spyt** — imieniem Zarządu Głównego i kol. **Makiewicz** — imieniem Koła i Łódź-Kaliska.

PODZIĘKOWANIE

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej a p. L. Woysiatowi, apl. adw. za skuteczną obronę przed sądem okręgowym w Siedlcach na sesji wyjazdowej w Węgrowie w sprawie o wypadek kol. na szlaku Małkinia — Siedlce.

Warszawa w styczniu 1939 r.

Szymański Jan
masz. par. Warszawa — Praga

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15